

(N. 987)

SENATO DELLA REPUBBLICA

DISEGNO DI LEGGE

presentato dal **Ministro dei Trasporti**

(D'ARAGONA)

di concerto col **Ministro del Tesoro**

(PELLA)

e col **Ministro di Grazia e Giustizia**

(PICCIONI)

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 14 APRILE 1950

Raggruppamento di servizi di navigazione lacuale con i servizi automobilistici rivieraschi o affluenti.

ONOREVOLI SENATORI. — A seguito della scadenza delle concessioni, avvenuta il 15 aprile 1948, dei servizi di navigazione sui laghi Maggiore e Garda, e in vista della prossima scadenza (31 dicembre 1950) della concessione per gli analoghi servizi sul Lago di Como, si è ritenuto opportuno prendere in esame il problema delle comunicazioni sui grandi laghi prealpini — compreso l'Iseo, per il quale è in corso d'istruttoria la domanda presentata dalla esercente Impresa Sebina di Navigazione per il rinnovo della concessione scaduta il 30 giugno 1932 — allo scopo di adeguare i servizi alla mutata situazione dei traffici e di ridurre per quanto possibile l'onere dello Stato per la nuova concessione all'industria privata.

È opportuno premettere che, mentre per i

laghi Maggiore e di Garda tutto il materiale natante ed ogni impianto fisso e mobile sono passati, al termine della concessione, gratuitamente in proprietà dello Stato, gli analoghi materiali e impianti del Lago di Como rimarranno, alla scadenza della gestione sociale, in proprietà della concessionaria Società Lariana.

Le originarie concessioni, successivamente prorogate, risalgono al 1916 per il Lago di Como e al 1923 per il Maggiore e Garda. La consistenza delle singole flotte e i programmi di esercizio furono stabiliti, com'è ovvio, in relazione alle necessità delle comunicazioni, quali risultavano in quell'epoca.

Nell'ultimo ventennio le condizioni dei traffici sono venute peraltro a modificarsi profondamente. Il traffico locale e di transito, cui

provvedono i servizi di navigazione, ha deviato, fin dove possibile, verso i trasporti più rapidi e moderni, su strada lungo le sponde. Così pure si è fortemente contratto il traffico turistico, sia per il diminuito afflusso di stranieri e di forestieri, sia per la sopravvenuta trasformazione del modo di viaggiare, preferendosi anche in questo campo i mezzi automobilistici, più veloci e confortevoli.

L'insieme di tale situazione ha portato una sensibile contrazione dei prodotti rispetto al 1929, cui fa riscontro un forte incremento delle spese, in conseguenza anche di disposizioni di carattere generale sul trattamento economico del personale, il che ha causato gravi difficoltà di esercizio e una notevole deficitarietà dei bilanci.

Le peggiorate condizioni hanno obbligato lo Stato, data la necessità di mantenere in vita questi esercizi, ad interventi finanziari sempre più cospicui per colmare i disavanzi, che nell'ultimo triennio hanno raggiunto (in cifre arrotondate) i limiti di cui appresso, con tendenza ad aumentare ulteriormente, a causa dei sempre crescenti oneri per il personale:

	1946	1947	1948
Maggiore	17.900.000	51.700.000	63.900.000
Como	6.000.000	39.300.000	33.700.000
Garda	19.700.000	54.500.000	33.400.000
Iseo	900.000	8.650.000	11.300.000

Si ritiene che la nuova concessione all'industria privata dei servizi di cui trattasi non possa essere disgiunta da un organico riassetto dell'intero complesso delle comunicazioni interessanti i laghi, allo scopo sia di renderli meglio rispondenti alle mutate esigenze, sia di contenere entro i più ristretti limiti l'onere dello Stato.

Tale riassetto dovrebbe avvenire sulle seguenti basi:

1° Riduzione al minimo indispensabile dei programmi di esercizio, col sostituire le corse longitudinali con linee automobilistiche lungo le strade di sponda (lasciando solo qual-

che corsa a carattere turistico), e col limitare i trasporti con battelli ai collegamenti trasversali tra le sponde opposte.

2° Parziale trasformazione e completamento delle flotte, riservando i piroscafi di maggiore portata ai trasporti di massa, specie a carattere turistico, e destinando dei motoscafi alle comunicazioni ordinarie. Tale soluzione oltre a consentire l'attuazione di un programma di esercizio più intenso ed elastico, darà modo di conseguire notevoli economie, sia nei consumi di combustibili, sia nelle spese di personale.

3° Raggruppamento dei servizi di navigazione con i servizi automobilistici rivieraschi o affluenti. Come si è già messo in rilievo, mentre gli esistenti autoservizi di sponda hanno assorbito una parte assai rilevante del traffico di pertinenza della navigazione, altre autolinee dovrebbero essere attivate in sostituzione delle corrispondenti corse di battelli. Il raggruppamento, oltre che rispondente al criterio d'uno stretto coordinamento tra mezzi di trasporto che fanno praticamente parte di un medesimo sistema, assicurerà alla navigazione un notevole apporto economico, dato che i servizi automobilistici, svolgentisi in zone turistiche, sono largamente attivi. A tale scopo, dovendosi istituire un piano finanziario unico per la concessione dei servizi lacuali e automobilistici, occorre dare a questi ultimi una durata uguale a quella dei servizi di navigazione.

Sulla base dei cennati criteri di massima si è predisposto, d'intesa con i Ministeri del tesoro e della giustizia, l'unito disegno di legge, col quale (articolo 1) si autorizza appunto il Governo a provvedere al raggruppamento di servizi di navigazione lacuale, dopo che ne sia cessata la concessione, con servizi automobilistici colleganti gli abitati rivieraschi o a questi affluenti, la cui concessione sia parimenti cessata. Il raggruppamento verrà effettuato ai sensi dell'articolo 1, commi primo e quarto del regio decreto-legge 14 ottobre 1932, n. 1496, riferentesi ai raggruppamenti organici di servizi pubblici di trasporto. In particolare, il quarto comma consente la fissazione di una data unica di scadenza della concessione indipendentemente dalla durata prevista dalla

legge per i singoli servizi raggruppati, ma in nessun caso oltre il limite fissato per le concessioni ferroviarie. All'atto pratico la concessione sarà contenuta entro una durata non superiore, in massima, ai 25 o 30 anni.

Si è ritenuto opportuno limitare il raggruppamento ai servizi la cui concessione sia cessata, per evitare di ricorrere alla risoluzione di concessioni in corso, risoluzione che, a norma dell'articolo 1, comma secondo, del richiamato decreto-legge, renderebbe necessaria la corresponsione di indennità ai concessionari. La limitazione non importerà peraltro inconvenienti di rilievo, dato che, mentre le concessioni dei servizi di navigazione sul lago Maggiore, sul Garda, sull'Iseo sono già scadute e quella sul lago di Como scadrà il 31 dicembre 1950, i servizi automobilistici che gravitano su detti laghi erano tutti esercitati in concessione provvisoria con scadenza al 31 dicembre 1949, e le ulteriori proroghe che vengono ora accordate sono tutte di durata limitata in modo che la definitiva scadenza coincida con la data di attivazione dei singoli raggruppamenti. Si è prevista la facoltà di comprendere nei raggruppamenti stessi anche servizi automobilistici di nuova istituzione.

Con l'articolo 2 si autorizza la corresponsione per l'intera durata della concessione, di una sovvenzione governativa, distinta in due quote afferenti la prima alle spese di sistemazione degli impianti e del materiale natante della navigazione, la seconda all'esercizio del complesso dei servizi raggruppati. Si è stabilito nel 50 per cento del disavanzo di gestione del servizio di navigazione l'importo massimo della sovvenzione complessiva.

Col terzo comma dello stesso articolo 2 si prescrive la revisione dopo un triennio della quota di sovvenzione attribuita all'esercizio, per tener conto da un lato degli eventuali aumenti o diminuzioni dei costi del personale e delle materie di consumo, e dall'altro degli incrementi degli introiti in dipendenza della attrazione di nuovo traffico, specie turistico, a seguito della modernizzazione dei servizi.

Quanto alla scelta del nuovo concessionario, non potendosi ignorare la situazione preesistente, sia per ragioni di equità, sia per la convenienza di avvalersi dell'attrezzatura e della

esperienza dei precedenti titolari dei singoli servizi, si dispone, con l'articolo 3, di affidare la concessione dei servizi al consorzio costituito fra le imprese già esercenti: semprechè abbiano la proprietà del relativo materiale natante o automobilistico, dato che il materiale stesso dovrebbe costituire l'apporto di ciascuna impresa al costituendo consorzio.

In tal senso è stato predisposto l'articolo 3 del provvedimento, col quale al secondo comma si prevede inoltre l'eventualità che taluna delle imprese predette non intenda far parte del consorzio. In tal caso le si fa obbligo di cedere a quest'ultimo il materiale di sua proprietà, che sia ritenuto necessario per la prosecuzione del servizio, al prezzo determinato con le modalità indicate nel successivo articolo 8.

Qualora poi il consorzio non si costituisca entro il termine stabilito dal Ministero dei trasporti o non intenda assumere l'esercizio dei servizi raggruppati alle condizioni risultanti dal piano finanziario all'uopo istituito, la relativa concessione potrà essere accordata, secondo l'articolo 4, in base ad una licitazione privata, dando facoltà all'impresa aggiudicataria di rilevare dai precedenti esercenti il materiale necessario per l'esercizio, al prezzo determinato anche in questo caso con le modalità indicate all'articolo 8.

Quanto agli impianti fissi e al materiale natante appartenenti allo Stato, relativi al servizio di navigazione compreso nel raggruppamento, con l'articolo 5 dello schema se ne dispone la cessione in uso gratuito al concessionario dei servizi raggruppati, stabilendo altresì che al termine della concessione siano acquisiti gratuitamente allo Stato gli altri impianti fissi e il materiale natante di prima dotazione che non siano già di sua proprietà.

Con l'articolo 6 si dichiarano applicabili ai servizi di navigazione compresi nel raggruppamento le disposizioni del testo unico 9 maggio 1912, n. 1447, precisando che agli effetti della vincolabilità per operazioni finanziarie a norma degli articoli 36 e 37 dello stesso testo unico debba intendersi disponibile la sola quota di sovvenzione relativa alle spese per gli impianti fissi e il materiale natante della navigazione.

Così pure con l'articolo 7 si estende ai ser-

vizi compresi nel raggruppamento la partecipazione dello Stato ai prodotti netti, ripristinata con l'articolo 11 della legge 14 giugno 1949, n. 410, contenente nuove disposizioni per la riattivazione di pubblici servizi di trasporto concessi all'industria privata.

Con l'articolo 8 si dettano le norme per la determinazione del prezzo degli impianti e dei materiali che devono essere ceduti dai rispettivi proprietari al concessionario dei servizi raggruppati, demandando la determinazione stessa all'Ispettorato Compartimentale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, salva la facoltà degli interessati di ricorrere all'autorità giudiziaria. In questo caso, a garanzia dei proprietari anzidetti, si fa obbligo al concessionario di depositare il prezzo nella Cassa depositi e prestiti o presso un istituto di credito.

Effettuato il deposito, il concessionario dei servizi raggruppati ha il diritto di ottenere la consegna degli impianti e dei materiali, i quali, con la consegna stessa, passano in sua proprietà.

In merito alla spesa per la corresponsione delle sovvenzioni da accordare ai servizi raggruppati, è da tener presente che i disavanzi di esercizio dei servizi di navigazione sono attualmente per intero a carico dello Stato, che provvede a colmarli con le anticipazioni fatte alle gestioni governative per quanto riguarda i laghi Maggiore e di Garda e con i sussidi integrativi di esercizio corrisposti alle Società esercenti per quanto si riferisce ai laghi di Como e d'Iseo (limitatamente per quest'ultimo al 30 giugno 1949).

E poichè, come si è già detto, la sovvenzione massima concedibile per ciascun raggruppamento non potrà superare il 50 per cento del disavanzo di gestione del servizio di navigazione in esso compreso, si otterrà una diminuzione dell'onere attualmente sostenuto dallo Stato.

In considerazione di quanto sopra, con l'articolo 9 del disegno di legge si è stabilito che alla spesa per la corresponsione delle sovvenzioni da accordare ai servizi raggruppati si farà fronte con le normali assegnazioni di bilancio del Ministero dei trasporti.

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

Il Governo è autorizzato a provvedere, ai sensi dell'articolo 1 commi primo e quarto, del regio decreto-legge 14 ottobre 1932, n. 1496, convertito nella legge 8 maggio 1933, n. 624, al raggruppamento di servizi di navigazione lacuale, dopo che ne sia cessata la concessione, con servizi automobilistici colleganti gli abitati rivieraschi o a questi affluenti, la cui concessione sia parimenti cessata. Possono essere compresi nel raggruppamento anche servizi automobilistici di nuova istituzione.

Art. 2.

Per il riassetto, la trasformazione e l'eventuale completamento degli impianti fissi e del materiale natante della navigazione, nonchè per l'esercizio dei servizi raggruppati, può essere accordata, per l'intera durata della concessione, una sovvenzione governativa in base al piano finanziario istituito per il complesso di detti servizi raggruppati e approvato dal Consiglio superiore dei trasporti.

La sovvenzione anzidetta, che sarà ripartita in due quote, relative rispettivamente alle spese per gli impianti fissi e i natanti della navigazione, e all'esercizio dei servizi raggruppati, non potrà superare nel complesso il 50 per cento del disavanzo di gestione del servizio di navigazione, commisurato alla media dei disavanzi accertati per gli ultimi due anni anteriori a quello nel quale il piano finanziario è sottoposto all'approvazione del Consiglio superiore dei trasporti.

La quota di sovvenzione attribuita all'esercizio sarà rivedibile allo scadere del primo triennio dalla data di assunzione dei servizi raggruppati da parte del concessionario, per determinare, in rapporto alle variazioni dei programmi di esercizio e delle condizioni economiche dei servizi medesimi, la sovvenzione definitiva da corrispondere fino al termine della concessione.

Art. 3.

La concessione dei servizi raggruppati è accordata al consorzio costituito, in base a uno statuto da approvarsi preventivamente dal Ministero dei trasporti di concerto con quello del tesoro, fra le imprese esercenti o già esercenti i servizi compresi nel raggruppamento, semprechè abbiano la proprietà del materiale natante o automobilistico adibito a ciascun servizio.

Le imprese che, pur avendo la proprietà del materiale, non intendano far parte del consorzio, sono tenute a cedere a quest'ultimo, se da esso richieste ed entro i limiti della richiesta, gli impianti nonchè il materiale anzidetto al prezzo determinato con le modalità indicate nell'articolo 8.

Art. 4.

Ove il consorzio di cui all'articolo 3 non si costituisca entro il termine stabilito dal Ministero dei trasporti, ovvero non intenda assumere l'esercizio dei servizi raggruppati alle condizioni risultanti dal piano finanziario di cui all'articolo 2, la concessione può essere fatta mediante licitazione privata con offerta segreta, fra le imprese che, a giudizio esclusivo di detto Ministero, siano in possesso dei requisiti di idoneità morale, tecnica e finanziaria necessari per l'esercizio dei servizi raggruppati.

La licitazione è indetta, in base alle condizioni risultanti dal piano finanziario anzidetto, e viene aperta sul ribasso percentuale della sovvenzione governativa determinata con lo stesso piano finanziario.

Il concessionario ha facoltà di rilevare, in tutto o in parte, gli impianti fissi e i materiali di proprietà dei precedenti concessionari dei servizi compresi nel raggruppamento, al prezzo determinato con le modalità indicate nell'articolo 8.

Art. 5.

Gli impianti fissi ed il materiale natante appartenenti allo Stato, relativi al servizio di navigazione compreso nel raggruppamento, sono ceduti in uso gratuito al concessionario dei servizi raggruppati, con le modalità

e le garanzie stabilite nell'atto di concessione.

In ogni caso gli impianti fissi ed il materiale natante di prima dotazione provvisto direttamente dal concessionario passano gratuitamente in proprietà dello Stato alla fine della concessione.

Art. 6.

Ai servizi di navigazione compresi nei raggruppamenti sono in ogni tempo applicabili le disposizioni contenute nel testo unico delle leggi sulle ferrovie concesse e sulle tramvie a trazione meccanica, approvato con regio decreto 9 maggio 1912, n. 1447, e successive modificazioni, in quanto non siano in contrasto con la presente legge, col Codice della navigazione e col relativo regolamento.

La garanzia sulla sovvenzione governativa e il vincolo di questa a norma degli articoli 36 e 37 di detto testo unico, si intendono riferiti alla quota di sovvenzione relativa alle spese per gli impianti fissi ed il materiale natante del servizio di navigazione.

Art. 7.

Lo Stato ha diritto di partecipare, con la decorrenza, i limiti e le modalità stabilite dall'articolo 11 della legge 14 giugno 1949, n. 410, ai prodotti netti risultanti dai rendiconti economici annui complessivi dei servizi compresi nel raggruppamento.

Con decreto del Presidente della Repubblica, su proposta dei Ministri per i trasporti e per il tesoro, saranno stabilite le norme per l'applicazione del presente articolo.

Art. 8.

Il prezzo degli impianti fissi e dei materiali indicati nell'articolo 3, secondo comma, e

nell'articolo 4, terzo comma, ove non sia stato già concordato tra le parti, è determinato, in base al valore venale, dall'Ispettorato Compartimentale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, il quale ne dà comunicazione al concessionario dei servizi raggruppati e ai singoli proprietari, a mezzo di raccomandata con avviso di ricevimento.

Ciascuno degli interessati, entro trenta giorni dal ricevimento della comunicazione, può proporre avanti l'autorità giudiziaria competente, nei confronti dell'altra parte, le sue istanze contro il prezzo determinato dall'Ispettorato compartimentale. In questo caso la somma corrispondente deve essere depositata dal concessionario nella Cassa depositi e prestiti o presso un istituto di credito.

Nel decidere sul prezzo, l'autorità giudiziaria dispone per lo svincolo della somma depositata in favore di colui o di coloro cui essa spetta.

Il concessionario dei servizi raggruppati, effettuato il deposito di cui al secondo comma, ha il diritto di ottenere la consegna degli impianti e dei materiali previa compilazione di verbali di consistenza, da redigersi con l'intervento di un rappresentante dell'Ispettorato compartimentale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione. Con la consegna il concessionario acquista la proprietà degli impianti e dei materiali.

Art. 9.

Alla spesa per la corresponsione della sovvenzione di cui all'articolo 2 si farà fronte con le normali assegnazioni di bilancio del Ministero dei trasporti.